

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITE CONSTANTINE 03
BOUBNIDER KADOUR**



**FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

N° d'ordre :

Série :

Mémoire de Master 02

Filière : Architecture

Spécialité : Design Urbain

**RUPTURE VILLE/PORT
CAS DE SKIKDA**

Dirigé par :

Dr Ali khoudja

Présenté par :

Merabet Badreddine

Année Universitaire 2016/2017.

CHAPITRE 01:

Introduction Générale

Résumé :

Le clivage ville/port : Le cas de Skikda

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de; '*water fronts revitalisations*'. Ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisant par les tirants d'eau et les surfaces limitées qu'ils offrent face aux nouvelles exigences du 'gigantisme naval' qui repose principalement sur la conteneurisation, le transport en vrac (solide et notamment liquide pour le gaz et le pétrole) et le volume d'échange en expansion sous l'ère de la 'mondialisation'.

Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé 'la recomposition ville-port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port, 'un clivage' enclenché par la révolution industrielle. Certaines villes notamment les villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre ce clivage ville/port comme c'est le cas pour Skikda. Le clivage ville/port est considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire.

Dans cette recherche, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique du clivage ville/port dans le cas de Skikda. Antonyme de nature dans les temps modernes, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. En contrepartie, la ville par son partage des infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considérée comme étouffante pour le port et nuit à ses performances économiques. À vrai dire, Skikda actuellement est le terrain de bataille entre la ville et le port, la préférence de l'un se faisant toujours au détriment de l'autre. Mais d'un autre côté, il faut admettre que le port de Skikda est caduc face aux nouvelles exigences du gigantisme naval car il est resté inchangé depuis plus de 50ans et son remplacement

est devenu plus que nécessaire à la vue des pertes économiques qu'il cause au pays.

Face à cette délocalisation envisagée du port de Skikda, et ce clivage que vivent ville et port, la recomposition ville/port sera-t-elle le destin de Skikda à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé ? Aujourd'hui et plus que jamais « Skikda rêve », face aux ambitions de cette '*métropole inachevée*' et les problèmes qu'elle vit, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour 'sa montée en gamme', pour réaliser ses rêves et dépasser ses problèmes, comme en témoignent plusieurs exemples aînés de réaménagement '*water front*' à l'instar de Lisbonne, Marseille, Dunkerque, Hambourg, etc.